
Espace communal et pouvoirs municipaux à Aix-en-Provence de 1857 à 1930

Philippe Vaudour



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rives/77>

DOI : 10.4000/rives.77

ISSN : 2119-4696

Éditeur

TELEMME - UMR 6570

Édition imprimée

Pagination : 85-96

ISBN : 979-10-320-0093-9

ISSN : 2103-4001

Référence électronique

Philippe Vaudour, « Espace communal et pouvoirs municipaux à Aix-en-Provence de 1857 à 1930 », *Rives méditerranéennes* [En ligne], Varia, mis en ligne le 15 février 2001, consulté le 21 décembre 2020.

URL : <http://journals.openedition.org/rives/77> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rives.77>

Ce document a été généré automatiquement le 21 décembre 2020.

© Tous droits réservés

Espace communal et pouvoirs municipaux à Aix-en-Provence de 1857 à 1930

Philippe Vaudour

- 1 LA VILLE d'Aix-en-Provence (Bouches-du-Rhône) connaît une stagnation démographique du Second Empire à l'Entre-deux-Guerres. La population totale atteint 25 000 habitants en 1920. Elle s'établit à 35 000 habitants en 1930 à la suite d'un début de démarrage démographique après 1920. Les principales études consacrées à la ville d'Aix, en particulier les contributions de Maurice Gontard et de Georges Granai¹ pour la période contemporaine, insistent sur une certaine léthargie, sinon sur un véritable immobilisme des structures urbaines aixoises. Cette thèse d'une « ville endormie » reproduit le point de vue exprimé par Taine en 1865, dans son *Voyage en Italie*. Il perçoit l'ancienne capitale de la Provence comme une ville² « tombée ou laissée de côté par la civilisation qui se déplace ». Bien que justes dans leurs grandes lignes, ces affirmations méritent d'être nuancées. Il s'agit de définir les logiques spatiales élaborées par les pouvoirs municipaux aixois à une époque riche en innovations urbanistiques. L'autorité politique locale joue-t-elle un rôle de marqueur spatial à l'intérieur de l'espace communal ? La réponse à cette question complexe suppose une grille de lecture adéquate qui mêle les interrelations entre les pouvoirs, ici locaux, et l'espace.
- 2 En 1857, la ville d'Aix adopte « un plan d'alignement ». Cette décision fondamentale complète la résolution municipale des années 1848-53 de détruire les remparts. Dès lors, Aix peut devenir une ville ouverte pouvant intégrer et légitimer un développement périphérique à l'instar des autres villes françaises. Comment les maires successifs mettent-ils en place une politique urbaine au XIX^e siècle ? Quels sont les facteurs de blocage face à des tentatives de rénovation du tissu ancien, face à la création de quartiers neufs ? Qu'est-ce qui distingue la décennie 1920 de la période précédente ? En somme, quels sont les vecteurs qui permettent les recompositions spatiales, fonctionnelles et sociales de l'espace urbain aixois ?

Une ville en évolution ? (1857-1920)

La ville d'Aix et le chemin de fer : enjeux et déceptions

- 3 Un décret impérial du 19.06.1857 concède à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée une ligne d'Avignon à Gap. Une fois encore, la ville d'Aix semble être tenue à l'écart de la mise en place de réseaux ferroviaires. Son histoire contrariée avec le chemin de fer se poursuit. Déjà vingt ans auparavant, la Compagnie PLM avait opté pour un tracé reliant Paris à Marseille excluant la ville d'Aix. Cette attitude d'exclusion se répète à l'encontre des intérêts économiques aixois. Fait nouveau, elle suscite une réaction provenant des élites économiques aixoises. Celles-ci, quoique restreintes, sont regroupées au sein de la Chambre consultative des Arts et Manufactures d'Aix. Le groupe est composite. Il réunit deux constructeurs de machines agricoles qui sont les deux véritables représentants de l'industrie aixoise. Il englobe aussi des négociants et des fabricants de chapeaux, de nougat, de chocolat, de savons et d'huile. Ces derniers restent à la frange de l'artisanat et à la tête de petites entreprises. L'industrie aixoise n'a pas connu de phase de décollage depuis les années 1840, à la différence de Marseille. Ce groupe exprime rarement ses opinions, ce qui rend intéressant son avis du 2 mars 1861³ :

« le commerce et l'industrie de la ville d'Aix ont compris que leur avenir et même leur existence dépendaient du tracé qui sera définitivement adopté.

La Compagnie PLM méconnaissant l'importance de ces relations (avec Hautes et Basses Alpes) manifeste, au contraire, le désir de ne pas exécuter l'embranchement qui doit relier notre ville à la ligne des Alpes. Sans doute, il faut reconnaître que Marseille est le point aboutissant d'une grande partie du mouvement commercial qui s'opère entre la haute et la basse Provence mais il est aussi injuste qu'inexact de prétendre que la ville d'Aix y est à peu près étrangère ».

- 4 La bourgeoisie commerçante joue la carte de la cohésion. Elle désigne un bouc émissaire, en l'occurrence la Compagnie PLM et non point l'administration municipale aixoise. Même si la faillite de la politique ferroviaire incombe aux municipalités successives de la Monarchie de Juillet au Second Empire, la Chambre des Manufactures évite une telle allusion. Face à l'urgence, elle cherche l'appui municipal en vue de la création de la ligne des Alpes. Elle reconnaît la suprématie économique de Marseille qui polarise les flux régionaux, en particulier ceux de la Durance. Ces flux transitent par Aix. Or, le tracé Gap-Avignon-Marseille remet en cause ce fonctionnement. C'est l'indice d'une concurrence naissante entre la route et le rail, à l'avantage de ce dernier. L'oubli d'Aix comporte une incohérence de taille car son marché est alimenté par les bœufs et les moutons en provenance des départements alpins. L'agriculture plus riche de la moyenne Durance alimente la ville en fruits secs et frais, en légumes. Aix leur fournit des tourteaux et des machines agricoles.
- 5 Il est clair que le val de Durance constitue une périphérie dominée traditionnellement par le centre aixois. Le XIX^e siècle pérennise une situation acquise sous l'Ancien Régime. Les industries alimentaires ou liées à la fonction rurale dominent. Plus du quart de la population vit de l'agriculture. Située au débouché de l'axe de la Durance, Aix assume une fonction de commandement qui relève plutôt de la rente de situation. Les relations difficiles entretenues par la Compagnie avec les édiles aixois expliquent, en partie, le choix délibéré d'un tracé qui ne tient pas compte des liens commerciaux intenses entre Gap et Aix. La contraction de l'espace-temps grâce au rail, en particulier pour le transport

des produits périssables, joue en faveur de villes plus éloignées, Avignon et surtout Marseille. La conclusion du rapport 3 ne souffre d'aucune ambiguïté :

« si notre ville n'est point reliée au chemin de fer, il est certain que les rapports d'Aix avec les Alpes rencontreront des obstacles souvent insurmontables ; le roulage finira par disparaître et notre ville sacrifiée verra partager ses dépouilles avec des localités plus favorisées. (...) Mais pourquoi la ville d'Aix serait-elle condamnée à l'isolement et à la ruine ? Quels seraient les motifs d'une telle condamnation ? »

- 6 Fût-il excessif, ce plaidoyer a le mérite d'établir un lien entre système de transport et développement industriel. Le tracé Gap-Avignon-Marseille renforcerait un axe très favorisé, celui de la vallée du Rhône. La crainte d'une asphyxie totale paraît peu justifiée car la métropole marseillaise fonde sa croissance sur des industries liées au port et dans une moindre mesure sur son hinterland. Du moins, ce rapport montre l'intérêt que suscite la modernisation du réseau de transport sinon des problèmes qu'entraînerait une mise à l'écart des innovations. La thèse de l'immobilisme aixois connaît ici un sérieux démenti. Le scénario des années 1840, celui d'une marginalisation ferroviaire peu ou prou acceptée, tend à évoluer. Le 5 mars 1861, le Conseil municipal affirme la nécessité d'un embranchement vers Aix, à partir de la ligne Avignon-Gap. En 1866, le tronçon Aix-Meyrargues est décidé puis inauguré en 1870. Trois stations de voyageurs et de marchandises sont créées : La Calade, Venelles, Meyrargues.
- 7 De plus, en 1865, la ville d'Aix accepte la création d'une ligne directe en direction de Marseille⁴. Inaugurée en 1877, elle emprunte le tracé le plus court par les localités de Valabre, Gardanne et La Malle. Ce processus d'insertion dans un réseau de villes améliore la desserte d'Aix sans toutefois bouleverser en profondeur sa territorialisation. La révolution des transports ne modifie pas la stabilité d'un système régional dominé par la cité phocéenne. Elle semble même consolider une organisation hiérarchique qui pénalise sur le long terme la petite ville d'Aix. Ainsi, grâce au chemin de fer, elle conserve un abattoir et un marché aux bestiaux qui fonctionnent dès lors dans la stricte dépendance du pôle marseillais. Elle parvient à conserver son aire d'influence traditionnelle en direction de la Durance mais elle perd peu à peu celle en direction de la vallée de l'Arc. On peut donc s'interroger sur les insuffisances des mutations du positionnement aixois à l'échelle régionale alors même que la rivalité traditionnelle avec la cité phocéenne perd en intensité. Il semble que le décalage persistant dans la vitesse d'adoption des innovations ne puisse jamais être comblé. Ce schéma n'est pas propre à la ville d'Aix. Les grandes villes adoptent les innovations plus tôt qu'ailleurs. Elles valorisent, ensuite, leur avantage initial. Ceci explique que l'insertion dans des réseaux modernes de transport n'insufflé pas, dans notre cas, la dynamique escomptée.
- 8 A la différence de Marseille, il manque l'essentiel, à savoir un essor démographique et une activité industrielle importante. En l'absence de ces deux facteurs, le pouvoir politique local ne peut pas produire un processus débouchant sur une nouvelle territorialisation. Il défend une spécialisation universitaire, judiciaire, politique qui ne correspond pas aux structures économiques de la Révolution Industrielle porteuses de croissance urbaine, à la fin du XIX^e siècle. En 1920, la ville d'Aix défend une logique fonctionnelle caractéristique de l'Ancien Régime. La contradiction se situe à ce niveau. Elle résulte d'une conception dominante forgée par une bourgeoisie conservatrice. Ainsi, l'autorité politique locale exprime le « vouloir social » d'élites traditionnelles. La classe politique aixoise, polarisée entre une tendance conservatrice de droite et une tendance radicale et socialiste de centre gauche⁵, se caractérise par une forte homogénéité sociale. Les maires

successifs sont issus d'un sérail assez étroit. Qu'ils soient universitaires, médecins, avocats ou propriétaires fonciers, leur marge de manœuvre est limitée.

Le plan d'alignement de 1857 et les évolutions contrastées du tissu urbain

- 9 Le « plan d'alignement » de 1857 connaît des retards importants dans son application. Il se limite, au final, à une simple entaille qui profite à certaines rues en fonction de leur environnement immédiat, à savoir de leur bâti et de leur composition sociale. Le quartier Mazarin, lieu de résidence des élites locales, bénéficie des corrections du paysage urbain. Le rôle des bourgeoisies locales dans les modifications de la trame urbaine est essentiel. A ce niveau, il n'y a pas de spécificité aixoise. L'Académie d'Aix, vieille et prestigieuse institution d'Ancien Régime, constitue le relais-type pour l'autorité locale. Les processus décisionnels ne peuvent se réduire au simple binôme pouvoir central-pouvoir local. Le pouvoir central impose le « plan d'alignement de 1857 » circonscrit à la ville historique. Mais les restructurations n'affectent que sa partie méridionale. Le pouvoir local ne parvient pas à définir les modalités de sa politique urbaine qui hésite sans cesse entre rénovation et réhabilitation. La loi de 1841 relative à l'expropriation ne résout pas les difficultés des édiles successifs qui ne désirent pas mécontenter le groupe des propriétaires. La réalisation du prolongement de la rue Cardinale en direction du nouvel axe, l'avenue Victor Hugo, est longtemps différée. Elle nécessite trois décennies de tâtonnements de 1880 à 1920. La lenteur des opérations durant cette période souligne les hésitations de la politique municipale et la complexité du dialogue avec les propriétaires riverains. Nul doute qu'elle pose cependant clairement les bases de la croissance urbaine aixoise de l'entre-deux-guerres.
- 10 Il ressort que la construction de la gare de voyageurs dans les années 1870 induit des changements notables dans la structuration urbaine. Le doublet gare/boulevard constitue un principe restructurant de l'urbanisation. Il fait naître le seul quartier neuf et péricentral d'Aix au XIX   siècle, si l'on excepte le quartier St-Louis autour du jardin Rambot dans la partie orientale de la ville. Ce schéma classique de développement fondé sur les critères d'accessibilité renforce l'attractivité du centre. Le nouveau tracé de la RN 7 emprunte la nouvelle avenue Victor Hugo. L'idéologie des boulevards-promenades accélère la démolition des remparts dans la partie méridionale de la ville au bénéfice du quartier Mazarin. Ce déséquilibre dans l'aménagement spatial s'opère au détriment de la partie centrale située au nord du cours Mirabeau. La ville médiévale jugée peu prestigieuse conserve un aspect insalubre. A l'image de Marseille, les mobilités urbaines et la création de nouvelles centralités obéissent à des logiques spatiales sélectives. En l'absence d'aménagement de type haussmannien, la ville d'Aix ne contredit pas un modèle d'inspiration libérale.

Les éléments d'une mutation du centre urbain aixois et de sa périphérie proche (1920-1930)

- 11 La période 1920-1930 n'est pas marquée par une modification des directions et des trajectoires prises depuis 1857. Elle est néanmoins caractérisée par une accélération du rythme des projets et des réalisations municipales. L'aménagement de l'espace urbain

devient une préoccupation essentielle. Cette nouvelle phase résulte d'une situation démographique nouvelle illustrée par un début d'essor démographique. En 1930, le « plan d'aménagement et d'extension » de la ville d'Aix couronne une décennie de réflexion urbanistique plus intense. Ce document constitue un tournant dans l'élaboration d'une politique urbaine officielle car il définit des principes directeurs clairs comme la recherche d'une rationalité spatiale et d'une efficacité économique. L'autorité politique locale privilégie un discours fondé sur l'explicite plutôt que sur le non-dit caractéristique de la période antérieure. Les abattoirs sont situés depuis 1850 à la lisière méridionale du quartier Mazarin. Leur délocalisation s'effectue en direction du quartier d'Encagnane. Elle obéit à une nouvelle logique spatio-économique. Reste que le nouveau découpage parcellaire ne modifie pas en profondeur la qualification sociale des espaces concernés. Au contraire, il la renforce. Une ville qui s'embourgeoise, la ville méridionale, s'oppose à une ville qui se prolétarise, celle à l'intérieur du vieux centre médiéval. Le zonage qu'adoptent les édiles renforce les tendances déjà effectives à la fin du XIX^e siècle. Le boulevard du Roi René longeant la partie méridionale du quartier Mazarin doit accueillir le futur palace de la « Société des Thermes ». Il devient, par un mouvement de capillarité depuis la gare de voyageurs, le nouveau foyer de convergences. De même, le site projeté du pavillon de tourisme, place de la Rotonde, n'introduit pas un rééquilibrage des centralités au sein de la ville ancienne. Le nouveau pôle de centralité, appuyé sur le quartier péricentral neuf, s'emboîte dans le pôle traditionnel, au sud du cours Mirabeau.

- 12 La fonction touristique apparaît comme un élément de reconquête d'un prestige régional et de production de nouvelles centralités. L'ère de l'automobile lui offre la possibilité de profiter d'une situation de carrefour remise en question par une desserte ferroviaire secondaire. Le développement touristique fondé sur la relance du thermalisme consolide une spécialisation tertiaire déjà affirmée avec les fonctions judiciaire, universitaire et administrative. Durant les années 1920, les maires successifs esquissent une politique urbaine plus globalisante, moins sectorielle. La spécialisation de l'usage du sol constitue une rupture importante avec les décennies précédentes. Le quartier d'Encagnane, le seul espace aixois affecté à une finalité industrielle, s'individualise. La dominante résidentielle caractérise le quartier du Roi René dans le prolongement du quartier Mazarin. Les quartiers péricentraux en croissance profitent d'un desserrement initié par la bourgeoisie, en provenance du quartier Mazarin. La nouvelle auréole périphérique s'emboîte dans le tissu urbain de l'époque moderne. Un processus de continuité spatiale semble, ici, l'emporter. Sans nier l'existence de la création d'une aire périphérique, elle n'indique pas cependant des tendances centrifuges marquées. Reste que le territoire urbain dépasse la ligne des anciens remparts du XIX^e siècle. En cela, la ville d'Aix enregistre des mutations de son paysage urbain qui infirment l'image d'Épinal d'une ville figée dans son passé.
- 13 Qu'est-ce qui distingue la politique spatiale de la ville d'Aix des années 1920 de celle des décennies précédentes ? Elle donne lieu à des luttes de pouvoir au sein de la classe politique locale. Contrairement au XIX^e siècle, les débats urbanistiques cristallisent des rivalités à fois personnelles et politiques. La querelle entre le négociant en bois, Joseph Jourdan, et le docteur Maurice Bertrand autour du lieu d'implantation des nouveaux abattoirs n'a rien de fortuit. Elle démontre la personnalisation des débats liés au développement urbain local. Jourdan propose une politique plus globale qui englobe la ville ancienne et ses lisières. Au contraire, Bertrand développe une conception plus figée de l'organisation urbaine qui privilégie les héritages au niveau fonctionnel et de la forme

du bâti. La réélection de Jourdan aux élections municipales de 1929 est riche d'enseignements. La bourgeoisie aixoise apporte son soutien à une politique publique de remaniements. Ceci constitue une rupture majeure. Jourdan propose des innovations appuyées par le Syndicat des contribuables et par l'Académie d'Aix. Les techniques de décision ne sont pas modifiées. La réussite d'une politique réformatrice exige le soutien des élites locales. Quand le Conseil municipal fonctionne comme un relais des attentes locales, les blocages sont atténués. Les années 1920 mettent en évidence la nécessaire contractualisation de la politique urbaine. Il ne s'agit pas d'une forme de gouvernance au sens moderne du terme car l'influence de certaines personnes ou d'institutions privées s'exerce de manière informelle. La définition d'une nouvelle stratégie urbaine relève d'une entreprise complexe qui dépasse le seul ressort de l'autorité politique locale. Un tel processus explique, en partie, les déséquilibres spatiaux qui en résultent. Il introduit un découpage de l'espace urbain en sous-espaces, en sous-systèmes⁶. La recomposition territoriale la plus forte concerne la partie méridionale de la ville. Le pouvoir communal pilote une restructuration de la trame urbaine qui néglige la partie septentrionale de la ville.

Le « plan d'aménagement et d'extension d'Aix » de 1930 : la ville entre permanences et mutations

- ¹⁴ En 1930, la municipalité Jourdan élabore, pour la première fois⁷, un « plan d'aménagement et d'extension de la ville d'Aix ». Ce document prévoit, en particulier, la démolition d'îlots urbains situés autour de l'Hôtel de Ville. Il est clair que la ville médiévale, au nord du cours Mirabeau, est caractérisée par une trame compacte et par un habitat vétuste. Délaissée jusqu'alors, elle constitue un angle mort que l'action municipale doit rénover. Cependant, on note des dispositions déjà contenues dans « le plan d'alignement » de 1857, premier document urbanistique aixois d'importance. Par exemple, il est rappelé la nécessité d'agrandir les places de l'Université, de l'Archevêché. Ces concordances entre « le plan d'alignement » de 1857 et le « plan d'aménagement et d'extension » de 1930 traduisent les ambiguïtés de la politique urbaine aixoise partagée entre des avancées et une série de blocages significatifs. Le prolongement toujours inachevé de la rue Cardinale, axe central du quartier Mazarin, en direction du nouvel axe de prestige du tissu neuf, illustre les limites de l'action communale.
- ¹⁵ Reste qu'il ne faut pas négliger les mutations que connaît l'espace communal entre les deux dates de référence, 1857 et 1930. Il convient de distinguer deux cycles, un cycle long de 1857 à 1920 et un cycle court de 1920 à 1930. Le premier cycle est marqué par une nouvelle attitude de la ville vis-à-vis du chemin de fer. Après l'échec ferroviaire des années 1840, elle tente sous le Second Empire de corriger ses handicaps à l'échelle régionale. La ligne des Alpes, la ligne directe en direction de la métropole marseillaise améliorent son accessibilité. Ceci demeure insuffisant pour inverser les équilibres régionaux et pour profiter des retombées de l'essor de Marseille. En l'absence d'une croissance démographique et d'une véritable activité industrielle, l'insertion dans les réseaux modernes de transport n'insufflé pas la dynamique escomptée. La rivalité traditionnelle avec la cité phocéenne perd en intensité. Elle réapparaît ponctuellement lors des projets de transfert des facultés de Droit et de Lettres d'Aix à Marseille en 1882 puis en 1899⁸. En ce domaine, les édiles aixois manifestent une opposition catégorique à une telle délocalisation. Celle-ci est perçue comme un démembrement des fonctions

principales de la ville par l'autorité centrale. Le conseil municipal bénéficie, à chaque fois, du soutien des élites locales traditionnelles. L'Académie d'Aix, vieille institution d'Ancien Régime, constituée d'universitaires, de juristes, de propriétaires, représente le relais type pour l'autorité municipale ainsi qu'une instance de régulation en cas de crise. Dans les années 1860, il ressort que la construction de la gare de voyageurs induit des changements notables dans la structuration urbaine. Désormais différenciée de la gare de marchandises en contrebas de la Rotonde, elle est à l'origine de la naissance du seul quartier neuf et péricentral d'Aix au XIX^e siècle. La démolition de la ceinture de remparts y est plus rapide que dans la partie orientale ou septentrionale de la ville. Le schéma d'une ville ouverte modifie les anciennes logiques circulatoires. Dès 1880, l'articulation entre la ville centrale et ses faubourgs crée un tropisme méridional. Le plan de 1857 démontre progressivement ses limites car il ne répond pas aux impératifs d'aménagement des décennies suivantes. Circonscrit à l'espace urbain *intra-muros*, il n'intègre pas l'impact spatial résultant de la naissance des boulevards périphériques.

- 16 Le plan de 1930 couronne le second cycle correspondant à la décennie 1920. Il souligne les avancées de la perception urbanistique municipale qui débouche sur la définition d'une véritable politique urbaine durant l'entre-deux-guerres. Elle résulte d'un équilibre entre la perception de besoins et de menaces. Il appartient aux maires successifs de prendre en compte les possibilités financières de la ville, toujours contraignantes, l'arsenal législatif et ses limites, les résistances des propriétaires, les oppositions internes et enfin les politiques antérieures. Le succès des entreprises municipales dépend de la coopération des personnages principaux, les propriétaires. La construction sans droit aboutit à des dérives avant 1914. Des constructions illégales sont réalisées à l'emplacement des anciens remparts abandonnés, en l'occurrence au détriment de l'espace public. En dépit de ses protestations, la ville régularise ces constructions dont le nombre demeure limité.

Conclusion

- 17 Force est de constater les ressorts de la stratégie municipale aixoise. Elle se caractérise par un esprit de compromis et d'accompagnement vis-à-vis d'un fonctionnement dominé par « le modèle libéral », selon l'expression de Marcel Roncayolo⁹. Les mécanismes d'intervention du pouvoir municipal en matière de politique spatiale reflètent des mécanismes en usage dans d'autres villes méditerranéennes. Il n'y a pas, en ce domaine, de singularité aixoise au début du XX^e siècle. En effet, en 1930, la spécialisation de l'usage du sol et le développement sous forme de noyaux constituent une rupture avec les paysages de la ville au XIX^e siècle. L'autre rupture profonde avec le cycle précédent concerne l'impact politique des formes projetées de territorialisation. Ainsi, le rapport à l'espace des élites locales de pouvoir perd de sa neutralité : il cristallise désormais des oppositions internes. Les partisans d'une intervention accrue de l'autorité politique locale l'emportent sur les tenants d'une organisation urbaine figée. La définition plus précise de principes urbanistiques à respecter rencontre des difficultés d'application. L'intensification de l'action communale, après 1920, produit des clivages spatiaux et fonctionnels qui profitent exclusivement au périmètre urbain au détriment de l'espace rural communal. L'aménagement spatial par l'institution politique locale consolide les disparités existantes et tend à segmenter le territoire communal en de multiples sous-espaces. Cette fragmentation ne se réduit pas au simple déséquilibre urbain/rural. En 1930, la différenciation est incontestable en matière de projets et de réalisations à

l'intérieur des quartiers « *intra-muros* ». Dans un espace immense, la difficulté majeure consiste pour le pouvoir municipal à se l'approprier de manière globale et équilibrée.

NOTES

1. Gontard M., Granai G., 1983, *Histoire d'Aix-en-Provence*, Aix, Edisud (3^e édition), 456 p.
 2. Duby, G. (sous la dir. de), 1983, *Histoire de la France urbaine*, t. 4, Paris, Le Seuil, p. 52.
 3. Chambre consultante des Arts et Manufactures de la ville d'Aix, avis sur le projet de chemin de fer d'Avignon à Gap avec embranchements sur Aix et sur Miramas, Aix, Pardigon, 1861.
 4. AM d'Aix, O 4.7, Délib. du CM, Rapport de Charles de Ribbe, 13.04.1865.
 5. Gontard M., Granai G., 1983, *Histoire d'Aix-en-Provence*, Aix, Edisud, p. 380.
 6. Vaudour P., 1998, *Espace communal et pouvoirs municipaux à Aix-en-Provence de 1857 à 1930*, Mémoire de D.E.A, Université de Provence, p. 112.
 7. AM, D 5.40, Plan d'aménagement et d'extension de la ville d'Aix, Délibération municipale du 8.05.1930 sous le mandat de J. Jourdan.
 8. Gontard M., 1993, *Histoire de l'Académie d'Aix de 1808 à 1939*, Aix, Publications de l'Université de Provence, p. 123 et p. 147.
 9. Roncayolo M., 1996, *Les grammaires d'une ville, essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Paris, EHESS, p. 449.
-

INDEX

Mots-clés : géographie, pouvoir, territoire

Index géographique : Provence

Index chronologique : Époque contemporaine

AUTEUR

PHILIPPE VAUDOUR

Doctorant à l'UMR TELEMME en 2000